

**6. CONVENTION RELATIVE À UN CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES
MARITIMES**

Genève, 6 avril 1974

ENTRÉE EN VIGUEUR: 6 octobre 1983, conformément au paragraphe 1 de l'article 49.

ENREGISTREMENT: 6 octobre 1983, No 22380.

ÉTAT: Signataires: 20. Parties: 75.

TEXTE: Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1334, p. 15 et vol. 1365, p. 360 (procès-verbal de rectification des textes originaux anglais et français).

Note: Adoptée par une conférence de plénipotentiaires réunie à Genève du 12 novembre au 15 décembre 1973 et du 11 mars au 6 avril 1974 sous les auspices de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, conformément à la résolution [3035 \(XXVII\)](#)¹ de l'Assemblée générale des Nations Unies en date du 19 décembre 1972. Ouverte à la signature du 1 juillet 1974 au 30 juin 1975.

<i>Participant</i>	<i>Signature</i>	<i>Signature définitive(s), Ratification, Adhésion(a), Acceptation(A), Approbation(AA), Succession(d)</i>	<i>Participant</i>	<i>Signature</i>	<i>Signature définitive(s), Ratification, Adhésion(a), Acceptation(A), Approbation(AA), Succession(d)</i>
Algérie	27 juin 1975	12 déc 1986	Finlande		31 déc 1985 a
Allemagne ^{2,3,4}	[30 juin 1975]	[6 avr 1983]	France	30 juin 1975	4 oct 1985 AA
Arabie saoudite		24 mai 1985 a	Gabon.....	10 oct 1974	5 juin 1978
Bangladesh.....		24 juil 1975 a	Gambie.....		30 juin 1975 s
Barbade.....		29 oct 1980 a	Ghana.....	14 mai 1975	24 juin 1975
Belgique ⁵	[30 juin 1975]	[30 sept 1987]	Guatemala.....	15 nov 1974	3 mars 1976
Bénin.....		27 oct 1975 a	Guinée.....		19 août 1980 a
Brésil.....	23 juin 1975		Guyana.....		7 janv 1980 a
Bulgarie ⁶		[12 juil 1979 a]	Honduras.....		12 juin 1979 a
Burkina Faso.....		30 mars 1989 a	Inde	27 juin 1975	14 févr 1978
Burundi		2 nov 2005 a	Indonésie.....	5 févr 1975	11 janv 1977
Cabo Verde.....		13 janv 1978 a	Iran (République islamique d').....	7 août 1974	
Cameroun.....		15 juin 1976 a	Iraq.....		25 oct 1978 a
Chili		25 juin 1975 s	Italie.....		30 mai 1989 a
Chine ⁷		23 sept 1980 a	Jamaïque		20 juil 1982 a
Congo.....		26 juil 1982 a	Jordanie.....		17 mars 1980 a
Costa Rica.....	15 mai 1975	27 oct 1978	Kenya.....		27 févr 1978 a
Côte d'Ivoire	1 mai 1975	17 févr 1977	Koweït		31 mars 1986 a
Cuba.....		23 juil 1976 a	Liban.....		30 avr 1982 a
Danemark ^{8,9}		[28 juin 1985 a]	Libéria.....		16 sept 2005 a
Égypte.....		25 janv 1979 a	Madagascar.....		23 déc 1977 a
Équateur.....	22 oct 1974		Malaisie		27 août 1982 a
Espagne.....		3 févr 1994 a	Mali.....		15 mars 1978 a
Éthiopie.....	19 juin 1975	1 sept 1978	Malte.....	15 mai 1975	
Fédération de Russie.....	27 juin 1975	28 juin 1979 A			

<i>Participant</i>	<i>Signature</i>	<i>Signature définitive(s), Ratification, Adhésion(a), Acceptation(A), Approbation(AA), Succession(d)</i>	<i>Participant</i>	<i>Signature</i>	<i>Signature définitive(s), Ratification, Adhésion(a), Acceptation(A), Approbation(AA), Succession(d)</i>
Maroc.....		11 févr 1980 a	République-Unie de Tanzanie.....		3 nov 1975 a
Maurice.....		16 sept 1980 a	Roumanie.....		7 janv 1982 a
Mauritanie.....		21 mars 1988 a	Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ^{7,13,14}		[28 juin 1985 a]
Mexique.....		6 mai 1976 a	Sénégal.....	30 juin 1975	20 mai 1977
Monténégro ¹⁰		23 oct 2006 d	Serbie ¹⁵		12 mars 2001 d
Mozambique.....		21 sept 1990 a	Sierra Leone.....		9 juil 1979 a
Niger.....	24 juin 1975	13 janv 1976	Slovaquie ¹²		28 mai 1993 d
Nigéria.....		10 sept 1975 a	Somalie.....		14 nov 1988 a
Norvège.....		28 juin 1985 a	Soudan.....		16 mars 1978 a
Pakistan.....		27 juin 1975 s	Sri Lanka.....		30 juin 1975 s
Pays-Bas (Royaume des) ¹¹		[6 avr 1983 a]	Suède.....		28 juin 1985 a
Pérou.....		21 nov 1978 a	Togo.....	25 juin 1975	12 janv 1978
Philippines.....	2 août 1974	2 mars 1976	Trinité-et-Tobago.....		3 août 1983 a
Portugal.....		13 juin 1990 a	Tunisie.....		15 mars 1979 a
Qatar.....		31 oct 1994 a	Türkiye.....	30 juin 1975	
République centrafricaine.....		13 mai 1977 a	Uruguay.....		9 juil 1979 a
République de Corée.....		11 mai 1979 a	Venezuela (République bolivarienne du).....		30 juin 1975 s
République démocratique du Congo.....		25 juil 1977 a	Zambie.....		8 avr 1988 a
République tchèque ¹²		2 juin 1993 d			

Déclarations et Réserves

(En l'absence d'indication précédant le texte, la date de réception est celle de la signature définitive, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation, de l'adhésion ou de la succession.)

ALLEMAGNE²

BRÉSIL

Eu égard aux résolutions n^{os} 3393 du 30/12/1972 et 4173 du 21/12/1972 sur la SUNAMAM, portant création du "Bureau de Estudos de Fretes Internacionais da SUNAMAM" et en définissant la structure, qui confèrent à la "Superintendência Nacional de Marinha Mercante (SUNAMAM)" le droit de rejeter toute proposition concernant des taux de frêt émanant de conférences maritimes, le contenu de paragraphe 6 de l'article 14 de ladite Convention n'est pas conforme à la législation brésilienne.

CHINE

Les services de transport maritime en association mis en place entre la République populaire de Chine et tout autre pays par le biais de consultations et sur une base jugée appropriée par les parties intéressées sont complètement différents par nature des conférences

maritimes, et les dispositions de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ne leur seront pas applicables.

CUBA

La République de Cuba tient à formuler une réserve au sujet de l'alinéa 17 de l'article 2 de la Convention, dont elle n'appliquera pas les dispositions aux marchandises transportées par des services maritimes communs réguliers établis en vertu d'accords intergouvernementaux pour le transport de toutes marchandises, quels que soient leur origine, leur destination ou l'usage auquel elles sont destinées.

S'agissant du premier paragraphe des définitions qui font l'objet du chapitre premier de la première partie de la Convention, la République de Cuba n'accepte pas que soient compris dans la notion de "Conférence maritime ou conférence" les services maritimes communs réguliers pour le transport de tout type de marchandises établi en vertu d'accords intergouvernementaux.

ESPAGNE

Aux fins du Code de conduite des conférences maritimes, l'expression "compagnie maritime nationale" peut, dans le cas d'un État membre de la Communauté économique européenne, s'appliquer à toute compagnie maritime exploitant des navires établie sur le territoire de cet État membre conformément au traité de la CEE.

a) Sans préjudice de l'alinéa b) [ci-après], l'article 2 du Code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre les États membres de la Communauté économique européenne ou, sur la base de la réciprocité, entre ces États et d'autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

b) L'alinéa a) [ci-dessus] ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics, en tant que compagnies maritimes de pays tiers, conformément aux principes énoncés à l'article 2 du Code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du Code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont :

i) Déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) Admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du Code.

L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du Code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence entre les États membres de la Communauté ou, sur la base de la réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

En ce qui concerne les trafics visés à l'article 3 du Code de conduite, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur les questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement de la conférence.

A. Le Gouvernement de l'Espagne estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies de navigation des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence).

Le présent Gouvernement estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du Code et des conférences auxquelles il s'applique que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir la concurrence sur une base commerciale et que les chargeurs ne soient pas privés de la possibilité de choisir entre compagnies maritimes membres d'une conférence et compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du Code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution n° 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

B. Le présent Gouvernement estime par ailleurs que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une partie à la Convention des Nations Unies, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer les possibilités de concurrence des compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux mentionnés plus haut et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le Code sont censées opérer. Aucune disposition de la Convention n'oblige les autres parties contractantes à accepter soit la validité de telles

réglementations ou mesures, soit les situations d'alignement ou mesures, acquièrent un.

C. Le Gouvernement de l'Espagne déclare qu'il mettra en oeuvre la Convention conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncées et que, ce faisant, celle-ci ne les empêche pas de prendre les mesures appropriées dans le cas où une autre partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale, sur les trafics par lignes régulières.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques considère que les dispositions de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne s'appliquent pas aux liaisons maritimes communes établies dans le cadre d'accords intergouvernementaux aux fins d'échanges commerciaux entre deux pays.

FINLANDE

1. Les articles 2 et 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du Code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence, sur la base de la réciprocité, entre la Finlande et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

2. En ce qui concerne les trafics auxquels l'article 3 du Code de conduite est applicable, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales intéressés et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

1. Le Gouvernement de la Finlande estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies maritimes des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence). Le Gouvernement de la Finlande estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du Code et des conférences auxquelles il s'applique, que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir une concurrence loyale sur une base commerciale et que les chargeurs ne soient pas privés de la possibilité de choisir entre compagnies maritimes membres d'une conférence et compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du Code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution n° 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies.

2. Le Gouvernement de la Finlande estime de même que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une partie contractante à la Convention des Nations Unies et, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer ces possibilités de concurrence pour les compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux susmentionnés et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le Code sont censées opérer. La Convention n'oblige aucunement les autres parties contractantes à accepter soit la validité de telles réglementations ou mesures, soit les situations dans

lesquelles les conférences, en vertu de ces réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics régis par le Code.

3. Le Gouvernement de la Finlande déclare qu'il mettra la Convention en oeuvre conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncées et que ce faisant, celle-ci ne les empêche pas de prendre les mesures appropriées dans le cas où une autre partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale sur ses trafics par lignes régulières.

FRANCE

"L'approbation de la Convention est, d'après la Constitution française, subordonnée à l'autorisation du Parlement.

"Il est entendu que cette approbation ne pourra intervenir qu'en conformité des obligations souscrites par la France aux termes du traité de Rome établissant une Communauté économique européenne, ainsi que du code de libération des échanges invisibles de l'Organisation de coopération et de développement économique, et compte tenu des réserves que le Gouvernement français jugerait bon d'apporter aux dispositions de cette convention."

[*Même réserves, identiques en substance, que celles faites par le Danemark.*]

INDE

À l'appui du paragraphe 2 de la Déclaration prononcée par le Représentant de l'Inde au nom du Groupe des 77 le 8 avril 1974 à la Conférence des plénipotentiaires des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, pour le Gouvernement indien, il est entendu que les dispositions de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne s'appliquent pas aux services maritimes intergouvernementaux régis par des accords intergouvernementaux, quelles que soient l'origine ou la destination des cargaisons et quelle que soit l'utilisation qui doit en être faite.

IRAQ

L'adhésion n'implique en aucune façon la reconnaissance d'Israël ou l'établissement de relations quelconques avec lui.

ITALIE

1. Aux fins du Code de conduite des conférences maritimes, l'expression "compagnie maritime nationale" peut, dans le cas d'un État Membre de la Communauté économique européenne, s'appliquer à toute compagnie maritime établie sur le territoire de cet État Membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne;

2. a) Sans préjudice de l'alinéa b) ci-dessous, l'article 2 du Code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre les États membres de la Communauté économique européenne ou, sur la base de la réciprocité, entre ces États et d'autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code;

b) L'alinéa a) ci-dessus ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics, en tant que compagnie maritime de pays tiers, conformément aux principes énoncés à l'article 2 du Code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du Code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont :

i) Déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) Admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du Code.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du Code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence entre les États membres de la Communauté ou, sur la base de la réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

4. En ce qui concerne les trafics visés à l'article 3 du Code de conduite, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit:

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales concernées et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Le Gouvernement de la République italienne

– N'empêchera pas les compagnies maritimes hors conférence de fonctionner pour autant qu'elles sont en concurrence avec les conférences sur une base commerciale tout en respectant le principe de la concurrence loyale, conformément à la résolution sur les compagnies hors conférences adoptée par la Conférence de plénipotentiaires;

– Confirme son intention d'agir conformément à ladite résolution.

KOWEÏT

L'adhésion à la Convention n'implique aucunement la reconnaissance d'Israël par le Gouvernement koweïtien.

NORVÈGE

[*Mêmes déclarations et réserves, identiques en substance, que celles faites par le Danemark.*]

PAYS-BAS (ROYAUME DES)

[*Mêmes déclarations, identiques en substance, que celles faites par la République fédérale d'Allemagne lors de la ratification.*]

PÉROU

Le Gouvernement péruvien ne se considère pas tenu par les dispositions du paragraphe 4 de l'article 2 du chapitre II de la Convention.

PORTUGAL

A) *Réserves :*

1. En application du Code de conduite, l'expression "compagnie maritime nationale" peut, dans le cas d'un État membre de la Communauté économique européenne, englober tout transporteur-exploitant de navires établi sur le territoire dudit État membre conformément au Traité portant création de la CEE.

2. a) Sans préjudice de l'alinéa b) de la présente réserve, l'article 2 du Code de conduite ne s'applique ni aux trafics assurés par une conférence entre les États membres de la Communauté ni, sur la base de la réciprocité, à ceux assurés entre lesdits États membres et les autres États membres de l'OCDE qui sont parties au Code.

b) Les dispositions de l'alinéa a) n'empêchent pas la participation à ces trafics, en tant que compagnie maritime d'un pays tiers, conformément aux principes énoncés à l'article 2 du Code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme étant des compagnies maritimes nationales au sens du Code et qui sont :

i) Déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) Admis à une telle conférence en vertu du paragraphe 3) de l'article premier du Code.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du Code de conduite ne s'appliquent ni aux trafics assurés par une conférence entre les États membres de la Communauté ni, sur la base de réciprocité, à ceux assurés entre lesdites États et les autres États membres de l'OCDE qui sont parties au Code.

4. S'agissant des trafics auxquels s'applique l'article 3 du Code de conduite, la dernière phrase dudit article est interprétée comme signifiant que :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales doivent se concerter avant de voter sur les questions ayant trait au trafic entre deux pays;

b) Cette phrase s'applique uniquement aux questions pour lesquelles l'accord de conférence précise que l'assentiment des deux groupes de compagnies maritimes nationales concernés est exigé, et non pas à toutes les quarations : </i>

1. Le Gouvernement portugais est d'avis que la Convention relative à un Code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies maritimes des pays en développement d'énormes possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est conçue de manière à régler les conférences et leurs activités dans le domaine des trafics libres. Il estime également essentiel pour le bon fonctionnement du Code et des conférences qu'il régit que l'on continue d'offrir aux compagnies maritimes hors conférence la possibilité de livrer une concurrence commerciale loyale aux membres d'une conférence, et de ne pas priver les chargeurs de la possibilité de choisir entre compagnies maritimes membres d'une conférence et compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des éventuels accords de fidélité. Ces principes de base sont contenus dans un certain nombre de dispositions du Code même, notamment dans

ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution 2, que la Conférence de plénipotentiaires des Nations Unies a adoptée au sujet des compagnies maritimes hors conférence.

2. Le Gouvernement considère en outre que toutes réglementations ou autre mesure adoptée par une partie contractante à la Convention dans le but d'éliminer ces possibilités de concurrence par les compagnies maritimes hors conférence ou qui produirait le même effet, irait à l'encontre des principes de base susmentionnés et aurait pour effet de modifier radicalement les circonstances dans lesquelles les conférences régies par le Code sont appelées à fonctionner. Aucune disposition de la Convention n'oblige les autres parties contractantes à reconnaître la validité d'une telle réglementation ou mesure ou d'accepter qu'en vertu d'une telle réglementation ou mesure, les conférences acquièrent un monopole de fait des trafics visés par le Code.

3. Le Gouvernement portugais déclare qu'il appliquera la Convention énoncée dans la présente déclaration et que, ce faisant, la Convention ne l'empêche pas de prendre les mesures qui s'imposent au cas où une autre partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques empêchant qu'on lui livre une concurrence commerciale loyale en ce qui concerne ses trafics maritimes.

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE¹²

SLOVAQUIE¹²

SUÈDE

[Mêmes réserves et déclarations, identiques en substance, que celles faites par le Danemark.]

Notes:

¹ Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-septième session, Supplément n° 30 (A/8730), p. 57.

² La République démocratique allemande avait signé et ratifié la Convention les 27 juin 1975 et 9 juillet 1979, respectivement, avec une réserve. Pour le texte de la réserve, voir le *Recueil des Traités* des Nations Unies, vol. 1334, p. 206. Voir aussi note 2 sous "Allemagne" dans la partie "Informations de nature historique" qui figure dans les pages préliminaires du présent volume.

³ Voir aussi note 1 sous "Allemagne" concernant Berlin (Ouest) dans la partie "Informations de nature historique" qui figure dans les pages préliminaires du présent volume.

⁴ Le 26 septembre 2007, le Secrétaire général a reçu du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne une notification de dénonciation de ladite Convention. Conformément aux provisions du deuxième paragraphe de l'article 50 de la Convention, la dénonciation prendra effet le 26 septembre 2008.

[Lors de la signature et de la ratification de la Convention le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a formulé les déclarations suivantes :

Lors de la signature :

Conformément à la législation de la République fédérale d'Allemagne, la Convention doit être soumise à l'approbation des organes législatifs avant d'être ratifiée. Au moment opportun, la République fédérale d'Allemagne appliquera la Convention conformément aux obligations qui lui incombent en vertu du Traité de Rome portant création de la Communauté économique européenne, ainsi que du code de la libération des opérations invisibles courantes de l'OCDE.

Lors de la ratification :

1. Aux fins du Code de conduite des conférences maritimes, l'expression "compagnie maritime nationale" peut, dans le cas d'un État membre de la Communauté économique européenne, s'appliquer à toute compagnie maritime exploitant des navires établie sur le territoire de cet État membre conformément au traité de la CEE.

2. a) Sans préjudice de l'alinéa b) [ci-après], l'article 2 du Code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre les États membres de la Communauté économique européenne ou, sur la base de la réciprocité, entre ces États et d'autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

b) L'alinéa a) [ci-dessus] ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics, en tant que compagnies maritimes de pays tiers, conformément aux principes énoncés à l'article 2 du Code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du Code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont :

i) Déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) Admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du Code.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du Code de conduite ne s'appliquent pas aux trafics assurés par une conférence entre les États membres de la Communauté ou, sur la base de la réciprocité, entre ces États et les autres trafics visés à l'article 3 du Code de conduite, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales concernées et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

5. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne n'empêchera pas les compagnies maritimes hors conférence de fonctionner pour autant qu'elles sont en concurrence avec les conférences sur une base commerciale tout en respectant le principe de la concurrence loyale, conformément à la résolution sur les compagnies hors conférence adoptée par la Conférence de plénipotentiaires. Elle confirme son intention d'agir conformément à ladite résolution.]

⁵ Le 23 octobre 2019, le Secrétaire général a reçu du Gouvernement belge une notification de dénonciation de la Convention. Conformément aux provisions du deuxième paragraphe de l'article 50 de la Convention, la dénonciation a pris effet le 23 octobre 2020.

[Lors de la signature et de la ratification de la Convention, le Gouvernement belge a formulé les réserves et déclarations suivantes :

Lors de la signature :

"La Convention, d'après la loi belge, exige avant d'être ratifiée, l'approbation des chambres législatives.

"Le Gouvernement belge présentera, au moment opportun, cette Convention aux chambres législatives, en vue de sa ratification sous la réserve expresse que sa mise en oeuvre ne soit pas contraire aux obligations souscrites par la Belgique aux termes du Traité de Rome, établissant une communauté économique européenne, ainsi que du code de libéralisation des échanges invisibles de l'OCDE, et compte tenu des réserves qu'il jugerait bon d'apporter aux dispositions de cette Convention."

Lors de la ratification :

"I. *Réserves* :

1. Pour l'application du code de conduite, la notion de "compagnie maritime nationale", dans le cas d'un État membre de la Communauté économique européenne peut comprendre toute compagnie maritime exploitant de navires établie sur le

territoire de cet État membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne.

2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans les trafics de conférence entre les États membres de la Communauté et, sur une base de réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont partie au Code;

b) Le texte sous a) n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du Code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du Code et qui sont :

i) déjà membres d'une conférence assurant ces trafics ou

ii) admises à une telle conférence au titre de l'article 1^{er}, paragraphe 3 du Code.

3. L'article 3 et l'article 14 du paragraphe 9 du Code de conduite ne sont pas appliqués dans les trafics de Conférence sur une base de réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

4. Dans les trafics où l'article 3 du Code de conduite s'applique, la dernière phrase de cet article est interprétée en ce sens que :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur les questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase s'applique uniquement aux questions que l'Accord de Conférence désigne comme demandant l'assentiment des deux groupes de compagnies maritimes nationales concernées et non pas à toutes les questions réglées dans l'accord de Conférence."

II. *Déclarations* :

1. Conformément à la résolution sur les compagnies hors conférence adoptée par la Conférence de plénipotentiaires, comme reprises à l'Annexe II-2, de la présente Convention, le Gouvernement du Royaume de Belgique n'empêchera pas les compagnies maritimes hors conférence de fonctionner pour autant qu'elles sont en concurrence avec les conférences sur une base commerciale tout en respectant le principe de la concurrence loyale. Il confirme son intention d'agir conformément à ladite résolution.

2. Le Gouvernement du Royaume de Belgique déclare qu'il mettra en oeuvre ladite Convention et ses annexes, conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncés et que, ce faisant, celle-ci ne l'empêche pas de prendre les mesures appropriées dans le cas où une autre partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale, sur ses trafics de ligne."]

⁶ Le 22 décembre 2008, le Secrétaire général a reçu du Gouvernement de Bulgarie une notification de dénonciation de ladite Convention. Conformément aux provisions du deuxième paragraphe de l'article 50 de la Convention, la dénonciation prendra effet le 22 décembre 2009.

[Lors de l'adhésion à la Convention susmentionnée le Gouvernement de la République de Bulgarie a fait la déclaration suivante : Le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie considère que la définition de conférence maritime ne s'étend pas sur des lignes bilatérales conjointes opérant sur la base d'accords intergouvernementaux.

Au sujet du texte du point 2 de l'annexe à la résolution I, adoptée le 6 avril 1974, le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie considère que les dispositions de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes ne peuvent pas s'étendre sur les activités des lignes de navigation hors conférence.]

⁷ Les 6 et 10 juin 1997, le Secrétaire général a reçu des Gouvernements chinois et britannique des communications eu égard au statut de Hong Kong (voir aussi note 2 sous "Chine" et note 2 sous "Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord" concernant Hong Kong dans la partie "Informations de nature historique" qui figure dans les pages préliminaires du présent volume). En reprenant l'exercice de sa souveraineté sur Hong Kong, le Gouvernement chinois a notifié au Secrétaire général que la Convention assortie de la réserve formulée par le Gouvernement chinois s'appliquera également à la Région administrative spéciale de Hong Kong.

De plus, la notification formulée par le Gouvernement chinois contenait la déclaration suivante :

1. A) Sans préjudice du paragraphe 1B) de la présente réserve et selon le principe de la réciprocité, l'article 2 de la Convention ne sera pas appliqué au trafic assuré par des conférences maritimes entre la Région administrative spéciale de Hong-kong et tout État ayant émis une réserve tendant à soustraire son trafic avec la République populaire de Chine aux dispositions de l'article 2.

B) Le paragraphe 1 A) ci-dessus ne remet pas en cause la possibilité offerte aux compagnies maritimes des pays en développement de participer en tant que compagnie maritime d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes énoncés dans l'article 2 de la Convention, ni aux compagnies maritimes de pays en développement qui sont reconnues comme étant des compagnies maritimes nationales aux termes de la Convention et sont :

a) Membres d'une conférence maritime qui assure ces trafics; ou

b) Admis à une conférence maritime conformément au paragraphe 3 de l'article premier de la Convention.

2. Pour ce qui est des trafics auxquels s'applique l'article 2 de la Convention, les compagnies maritimes de la Région administrative spéciale de Hong-kong autoriseront, sous réserve de réciprocité, les compagnies de la République populaire de Chine participant à la redistribution de leurs trafics, à prendre part à la redistribution de ces trafics.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 de la Convention ne s'appliqueront pas, par le jeu du principe de la réciprocité, au trafic assuré par des conférences maritimes entre la Région administrative spéciale de Hong-kong et tout État ayant émis une réserve tendant à soustraire son trafic avec la République populaire de Chine aux dispositions de l'article 3 et du paragraphe 9 de l'article 14.

4. Pour ce qui est des trafics auxquels s'applique l'article 3 de la Convention, la dernière phrase dudit article doit s'entendre de la manière suivante :

A) Les compagnies maritimes nationales des deux pays doivent harmoniser leurs positions avant de se prononcer par vote sur les questions concernant le trafic entre ces deux pays; et

B) Cette phrase s'applique aux seules questions qui, aux termes de l'accord de conférence maritime requièrent l'assentiment des compagnies maritimes nationales des deux pays intéressés; et non à toutes les questions visées par l'accord de conférence.

⁸ L'instrument précise que l'adhésion ne vaut pas pour le Groenland et les îles Féroé.

⁹ Le 17 avril 2009, le Secrétaire général a reçu du Gouvernement danois une notification de dénonciation de la Convention. Conformément aux provisions du deuxième paragraphe de l'article 50 de la Convention, la dénonciation prendra effet le 17 avril 2010.

[Lors de l'adhésion à la Convention, le Gouvernement danois a fait les réserves et déclarations suivantes :

Réserves :

"1. Pour l'application du code de conduite, la notion de "compagnie maritime nationale", dans le cas d'un État membre de la Communauté économique européenne, peut comprendre toute compagnie maritime exploitant de navires établie sur le territoire de cet État membre conformément au traité instituant la Communauté économique européenne.

2. a) Sans préjudice du texte sous b) de la présente réserve, l'article 2 du code de conduite n'est pas appliqué dans les trafics de conférence entre les États membres de la Communauté et, sur une base de réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code;

b) Le texte sous a) n'affecte pas les possibilités de participation en tant que compagnies maritimes d'un pays tiers à ces trafics, conformément aux principes posés à l'article 2 du Code, des compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues comme compagnies maritimes nationales aux termes du Code et qui sont :

i) Déjà membres d'une conférence assurant ces trafics ou

ii) Admises à une telle conférence au titre de l'article 1er paragraphe 3 du Code.

3. L'article 3 et l'article 14 paragraphe 9 du Code de conduite ne sont pas appliqués dans les trafics de Conférence entre les États membres de la Communauté et, sur une base de réciprocité, entre ces États et les autres pays de l'OCDE qui sont parties au Code.

4. Dans les trafics où l'article 3 du Code de conduite s'applique, la dernière phrase de cet article est interprétée en ce sens que :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonneront leurs positions avant de voter sur des questions concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase s'applique uniquement aux questions que l'Accord de Conférence désigne comme demandant l'assentiment des deux groupes de compagnies maritimes nationales concernés et non pas à toutes les questions réglées dans l'accord de Conférence."

Déclarations:

"Le Gouvernement du Danemark estime que la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes offre aux compagnies de navigation des pays en développement de larges possibilités de participer au système des conférences et qu'elle est rédigée en des termes visant à réglementer les conférences et leurs activités sur les trafics ouverts (c'est-à-dire ceux où existent des possibilités de concurrence).

Le présent Gouvernement estime aussi qu'il est essentiel, pour le bon fonctionnement du Code et des conférences auxquelles il s'applique que les compagnies maritimes hors conférence puissent continuer de soutenir la concurrence sur une base commerciale et que les chargeurs ne soient pas privés de la possibilité de choisir entre compagnies maritimes membres d'une conférence et compagnies maritimes hors conférence, sous réserve des accords de fidélité existants. Ces principes fondamentaux sont traduits dans un certain nombre de dispositions du Code lui-même, notamment dans ses objectifs et principes, et sont expressément énoncés dans la résolution No 2 sur les compagnies maritimes hors conférence, adoptée par la conférence de plénipotentiaires des Nations Unies. Le présent Gouvernement estime par ailleurs que toute réglementation ou autre mesure adoptée par une partie à la Convention des Nations Unies, qui aurait pour objectif ou pour effet de supprimer les possibilités de concurrence des compagnies maritimes hors conférence, serait incompatible avec les principes fondamentaux mentionnés plus haut et modifierait radicalement les conditions dans lesquelles les conférences régies par le Code sont censées opérer. Aucune disposition de la Convention n'oblige les autres parties contractantes à accepter soit la validité de telles réglementations ou mesures, soit les situations dans lesquelles les conférences, en vertu de ces réglementations ou mesures, acquièrent un monopole effectif sur les trafics régis par le Code.

Le Gouvernement du Danemark déclare qu'il mettra en oeuvre la Convention conformément aux principes fondamentaux et aux considérations qui y sont énoncées et que, ce faisant, celle-ci ne les empêche pas de prendre les mesures appropriées dans le cas où une autre partie contractante adopterait des mesures ou des pratiques faisant obstacle à l'exercice d'une concurrence loyale sur une base commerciale, sur ses trafics par lignes régulières.]"

¹⁰ Voir note 1 sous "Monténégro" dans la partie "Informations de nature historique" dans les pages préliminaires de ce volume.

¹¹ Pour le Royaume en Europe, et à partir du 1^{er} janvier 1986, Aruba. Voir aussi note 1 sous "Pays-Bas" concernant Aruba/Antilles néerlandaises dans la partie "Informations de nature historique" qui figure dans les pages préliminaires du présent volume.

Par la suite, le 25 juillet 2011, conformément à l'article 50 de la Convention, les Pays-Bas ont déposé auprès du Secrétaire général un instrument de dénonciation pour la partie européenne des Pays-Bas. La Convention demeure en vigueur pour Aruba.

¹² La Tchécoslovaquie avait signé et approuvé la Convention les 30 juin 1975 et 4 juin 1979, respectivement, avec une déclaration faite lors de la signature. Pour le texte de la déclaration, voir le *Recueil des Traités* des Nations Unies, vol. 1334, p. 202. Voir aussi note 1 sous "République tchèque" et note 1 sous "Slovaquie" dans la partie "Informations de nature historique" qui figure dans les pages préliminaires du présent volume.

¹³ Pour le Royaume-Uni, Gibraltar et Hong Kong.

¹⁴ Le 16 octobre 2007, le Secrétaire général a reçu du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord une notification de dénonciation de ladite Convention.

Conformément aux provisions du deuxième paragraphe de l'article 50 de la Convention, la dénonciation prendra effet le 20 octobre 2008.

[Lors de l'adhésion à la Convention le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a formulé les réserves et déclarations suivantes :

Réserves :

I. À l'égard du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de Gibraltar :

[Mêmes réserves, identiques en substance, que celles faites par le Danemark.]

II. À l'égard de Hong-Kong :

1. a) Sans préjudice de l'alinéa b) de la présente réserve, et sur la base de la réciprocité, l'article 2 du Code de conduite ne s'applique pas aux trafics assurés par une conférence entre Hong-Kong et un État qui a formulé une réserve excluant l'application de l'article 2 à

ses trafics avec le Royaume-Uni;

b) L'alinéa a) ne porte pas atteinte aux possibilités de participation à ces trafics, en tant que compagnies maritimes de pays tiers, conformément aux principes repris à l'article 2 du Code, les compagnies maritimes d'un pays en développement qui sont reconnues, en vertu du Code, comme étant des compagnies maritimes nationales et qui sont:

i) Déjà membres d'une conférence assurant ces trafics; ou

ii) Admises à participer à une telle conférence en vertu du paragraphe 3 de l'article premier du Code.

2. En ce qui concerne les trafics auxquels s'applique l'article 2 du Code de conduite, les compagnies maritimes de Hong-Kong, sous réserve de réciprocité et s'agissant de compagnies d'un pays qui accepte de permettre aux compagnies du Royaume-Uni de participer

à la redistribution de tous leurs trafics, permettront de leur côté à ces dernières de participer à la redistribution.

3. L'article 3 et le paragraphe 9 de l'article 14 du Code de conduite ne s'appliquent pas, sur la base de la réciprocité, aux trafics assurés par une conférence entre Hong-Kong et un État qui a formulé une réserve excluant l'application desdites dispositions à des trafics avec le Royaume-Uni.

4. En ce qui concerne les trafics auxquels l'article 3 du Code de conduite est applicable, la dernière phrase de cet article est interprétée comme suit :

a) Les deux groupes de compagnies maritimes nationales coordonnons concernant le trafic entre leurs deux pays;

b) Cette phrase ne s'applique qu'aux questions dont l'accord de conférence reconnaît qu'elles nécessitent le consentement des deux groupes de compagnies nationales intéressés et non à toutes les questions dont traite l'accord de conférence.

Déclarations :

[Mêmes déclarations, identiques en substance, que celles faites par le Danemark.]

¹⁵ L'ex-Yougoslavie avait signé et ratifié la Convention les 17 décembre 1974 et 7 juillet 1980, respectivement. Voir aussi note 1 sous "Bosnie-Herzégovine", "Croatie", "Ex-République yougoslave de Macédoine", "ex-Yougoslavie", "Slovénie" et "Yougoslavie" dans la partie "Informations de nature historique" qui figure dans les pages préliminaires du présent volume.

